

***DIBATTITO***



## GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il Comandante D'Amico per la sua brillante relazione e per il quadro, vivo ed efficace, che ha tracciato sui trasporti marittimi e sui flussi commerciali internazionali. Abbiamo "toccato con mano" le esperienze reali che egli ha vissuto - sia come comandante di nave che come imprenditore - della portualità in Italia e dei traffici marittimi in generale. Devo anche ringraziarlo perché nel suo discorso - e non mi riferisco solo alla parte finale - ho sentito delle parole di speranza che da anni, da moltissimi anni, non sentivo sull'avvenire dei trasporti marittimi in Italia e nel mondo. Infatti sono in molti a ritenere che i trasporti marittimi si avviano verso un lento ma irreversibile declino: esso dovrebbe essere limitato solo a determinate categorie merceologiche (ad es. merci poverissime o trasporti di liquidi) o a trasporto turistico (ad es. crociere). Inoltre la sempre maggiore diffusione dell'aeromobile (anche se allo stato, per fortuna, è tale la differenza tra il nolo marittimo e quello aereo da far preferire il trasporto su nave), determina uno sviluppo sempre più concorrenziale della navigazione aerea che va visto in prospettiva futura. Il capitano D'Amico ha lanciato un messaggio forte e chiaro, ed ha parlato delle potenzialità di sviluppo della navigazione marittima, che potrebbe divenire il volano del commercio internazionale. Non mi sentirei di sottoscrivere *tout court* le sue affermazioni, ma esse meritano una notevole considerazione ove si tenga conto che egli è esperto di primo piano per esperienze personali e familiari; per la sua incessante attività di imprenditore e, non ultimo, per la prestigiosa carica che ricopre in Confitarma. Anche per questo devo esprimergli un particolare ringraziamento. Inoltre si è dimostrato brillantissimo nel tracciare un quadro sulla situazione dei vari porti italiani e parlandoci anche di verità amare, come quella di Gioia Tauro, che ha perso un importante commessa sottrattagli dal porto di Malta: ci ha spiegato, con molta pacatezza le cause che hanno spinto un importante gruppo imprenditoriale italiano a sospendere la trattativa con Gioia Tauro spostando a Malta l'asse dei propri interessi commerciali. Un

grazie veramente sentito anche a nome di tutti i presenti. Apriamo quindi il dibattito.

**ENZO FOGLIANI**

(*Avvocato*)

Per quanto attiene alle coperture assicurative relative a contratti di logistica, mi sembra di capire che al momento attuale esse siano principalmente coperture *stock and transit*, ossia coperture per danni diretti alle merci, siano esse in viaggio, siano esse in magazzino. Queste coperture appaiono adattissime alla logistica della distribuzione, ma probabilmente non rispondono altrettanto adeguatamente alle necessità desiderio dell'assicurato nel caso di logistica industriale. Infatti, un danno ad un piccolo pezzo che manchi in una linea produttiva in cui esso deve essere presente al momento giusto, nella quantità giusta e via dicendo, produce danni indiretti al ciclo produttivo (ad esempio per ritardi nella produzione) che vanno ben al di là del danno materiale e diretto che si sia verificato durante il transito o immagazzinaggio del pezzo suddetto.

Desidererei quindi sapere se il mercato assicurativo al momento attuale è in grado di provvedere a coperture di questo tipo di danni, che interessano comunque la logistica, e quali siano gli eventuali problemi connessi a questo tipo di coperture.

**GABRIELE SILINGARDI**

(*c.s.*)

Mi sembra, se ho ben capito - perché poi ovviamente mi riprometto di leggere con attenzione la relazione dell'amico Pillini - da cui impariamo sempre qualcosa e nel quale troviamo un costante punto di riferimento in materia assicurativa - che questo tipo di copertura sia insoddisfacente.

Facciamo un esempio pratico, di danni che derivino dalla lavorazione di capi di abbigliamento. Un'impresa di logistica stira i

capi di abbigliamento e gli si bruciano; ovvero attacca le etichette in modo sbagliato per cui non possono essere importati; etc.. Ora questi eventi sfuggirebbero - mi pare - completamente alle coperture assicurative in vigore. Oppure ho capito male?

**ALFREDO ANTONINI**

*(Straordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Modena)*

Intendo, anzitutto, associarmi al caloroso ed affettuoso ringraziamento porto dal Presidente di questa Sessione all'amico dott. Carlo Pillinini; ringraziamento che è da parte mia particolarmente intenso per due ragioni: per l'amicizia che ci lega da anni; per la città cui entrambi apparteniamo, Trieste. Con Carlo da anni condivido l'interesse per i problemi giuridici e pratici dei trasporti, cui entrambi ci appassioniamo anche al livello della discussione sul piano teorico. Carlo, infatti, non è l'assicuratore che si limita allo stretto (ed apprezzabilissimo) lavoro di assicuratore-imprenditore con riguardo al puro aspetto commerciale delle polizze di assicurazione e del rapporto con il cliente; noi tutti, che da tempo lo conosciamo come attento protagonista di infiniti incontri di studio, ne apprezziamo il fine lavoro di giurista sensibile ai problemi del concreto.

Venendo alla materia dell'odierna giornata, debbo rilevare che torno, ancora una volta, ad imbattermi nel problema che mi accompagna e mi attrae nella gran parte degli incontri in cui, in questa e in altre sedi, da anni si affrontano i grandi e i piccoli temi del Diritto della navigazione e dei trasporti: quello dell'appartenenza delle forme di assicurazione, che la pratica non cessa di profilare in relazione al settore in riferimento, alla categoria delle assicurazioni contro i rischi della navigazione (e dei trasporti), o di quelle di diritto comune. Il tema è stato da me da ultimo affrontato nel recente Convegno modenese sulle competenze e le responsabilità degli operatori aeroportuali, allorquando, muovendo dalla premessa delle caratteristiche comuni e individualizzanti delle assicurazioni proprie della nostra materia, mi ero determinato ad escludere dall'ambito delle medesime l'assicurazione della responsabilità

dell'imprenditore aeroportuale: assicurazione che, invero, riveste i tratti propri delle assicurazioni di diritto comune.

Non mi dilungherò nel ricordare quali sono le differenze fra le assicurazioni contro i rischi della navigazione e dei trasporti (che un tempo e tradizionalmente, erano le sole assicurazioni marittime, nel novero delle quali si sono affermate le caratteristiche oggi predicate all'intera categoria) e quelle di diritto comune (diffusamente, per quanto impropriamente, denominate come assicurazioni terrestri). Basterà dire che le prime riguardano i rischi della navigazione, ossia quelli che provengono dal mare e dall'ambiente della navigazione aerea, o che si verificano in essi, oppure (secondo il più recente ed ampio orientamento) che si riferiscono ai beni della navigazione.

Orbene, la stessa pratica sempre più evidenzia come questa tradizionale differenziazione vada gradualmente stemperandosi, con l'affermarsi di coperture nuove, riguardanti rischi che sono per taluni aspetti quelli propri della navigazione e che per altri aspetti non lo sono. Ne derivano, per un verso, una rilevanza sempre minore della distinzione in parola, e, per altro verso, la emersione di taluni profili comuni, desunti in parte dalle regole proprie del diritto della navigazione e in parte dal diritto assicurativo comune.

La polizza oggi illustrata dal dott. Pillinini, concernente la copertura assicurativa delle merci "da magazzino a magazzino", costituisce un significativo esempio di tale svolgimento.

È ben vero che nella pratica questa polizza viene ricondotta alle assicurazioni contro i rischi dei trasporti e viene trattata dal "ramo trasporti" delle varie imprese assicuratrici; è altresì vero, peraltro, che in essa il bene assicurato (merci) viene riguardato in parte per il profilo dinamico dello spostamento da un luogo ad un altro (trasporto) e in parte per quello statico della giacenza in un luogo di deposito (magazzino).

Emerge, con caratteri di chiara evidenza, che questa polizza riunisce in sé, in un unico strumento contrattuale, due coperture: quella del trasporto e quella della giacenza nel magazzino. La prima è la copertura di un rischio (dinamico) tipico della navigazione e dei trasporti;

la seconda è la copertura di un rischio (statico) comune ad ogni ambiente e nient'affatto esclusivo di quello in riferimento.

Il primo tipo di copertura è caratterizzato, come si sa (e salvi i mutamenti introdotti, in parte, con la polizza merci del 1983), dalla copertura contro una universalità di rischi: rientrano nel contratto tutti i rischi "della navigazione" (o dei trasporti), salvo quelli esclusi. Il secondo è caratterizzato dall'opposto principio proprio del diritto assicurativo comune, ossia quello della copertura dei soli rischi determinati nel contratto (nominatività dei rischi assicurati: incendio, furto, ecc.).

I due principî, così come le regole che ne costituiscono lo sviluppo e la conseguenza, coesistono e - direi meglio - si fondono nella polizza in esame.

Questa costituisce, dunque, una occasione ulteriore (fra le altre desumibili dalle relazioni dei giorni passati sul nuovo contratto di logistica) per additare una importante intensa evoluzione della nostra materia, caratterizzata da nuove figure affioranti nella pratica, che ci deve indurre a rimeditare sul grande tema dei principî del diritto della navigazione (e, se esistenti, di quello dei trasporti).

Non intendo sottrarre ulteriore tempo al dibattito e, ricollegandomi all'ultima domanda effettuata dal prof. Silingardi, passo a mia volta a sottoporre al Relatore una richiesta di approfondimento.

Egli, in esordio, ha fatto presente l'esistenza di coperture danni e di coperture della responsabilità: ossia, secondo la nota partizione classificatoria, di assicurazioni di cose e di assicurazioni della responsabilità. Ha illustrato in particolare le assicurazioni (di cose) delle merci, le quali, per l'appunto sono assicurate "da magazzino a magazzino". Ora io chiedo: le imprese assicuratrici offrono anche una copertura della responsabilità dell'operatore logistico, ossia della responsabilità relativa, oltre che all'attività di trasporto, anche a quella di custodia e di manipolazione per finalità diverse dal trasporto?

### FRANCESCO MORANDI

*(Ricercatore in Diritto della Navigazione nell'Università Modena)*

Desidero rivolgere una domanda ad entrambi i Relatori, al Prof. Giuseppe Vermiglio sotto il profilo sostanziale, al Dott. Carlo Pillinini, invece sotto il profilo assicurativo.

Mi pare che si registri, nella riflessione dottrinale di approfondimento dei problemi relativi alla responsabilità per inadempimento contrattuale e nell'esperienza giurisprudenziale di applicazione delle disposizioni legislative in materia di trasporto, la tendenza a ritenere sostanzialmente marginali i problemi relativi al "ritardo" nella riconsegna al destinatario delle cose trasportate.

Considerato come il fattore tempo sia effettivamente decisivo nel sistema della logistica, mi preme chiedere ai Relatori se prevedono sviluppi per quanto attiene alla responsabilità contrattuale per inadempimento conseguente a ritardo ed alla conseguente obbligazione risarcitoria alla quale è tenuto il vettore, sia sotto l'aspetto sostanziale, sia sotto l'aspetto assicurativo.

### GIUSEPPE VERMIGLIO

*(c.s.)*

Ci troviamo di fronte a modelli e fattispecie contrattuali (ma anche a clausole contrattuali) che sono in continuo divenire, ed è probabile che in un contratto di trasporto con funzioni di logistica l'eventuale ritardo venga ad essere considerato in modo particolare e disciplinato nell'ambito dell'autonomia contrattuale delle parti con particolare severità. Questo mi sembra possibile e fattibile.

Le parti hanno possibilità di utilizzare, nell'ambito dell'autonomia contrattuale, clausole penali, forme per estendere la responsabilità, clausole vessatorie, ove applicabili.

Sono tutte questioni che non si possono considerare in astratto ma che vanno guardate singolarmente con riferimento alle fattispecie concrete e con riferimento anche alla nuova normativa.



Sono solo spunti di riflessione, perché al momento non posso dare delle risposte certe.

**CARLO PILLININI**

(c.s.)

Ringrazio gli intervenuti ed inizio cercando di dare una risposta alle osservazioni del dott. Morandi. In effetti la responsabilità dell'operatore logistico per ritardi al processo di produzione assume un'importanza determinante per la valutazione del rischio da parte degli assicuratori. È chiaro, infatti, che essa può determinare grosse esposizioni, di gran lunga superiori alla responsabilità per i danni materiali e diretti prodotti a cose determinate.

D'altra parte mi pare abbastanza inevitabile, anche se in prospettiva futura, che si evidenzi la necessità di coprire, nel settore ora considerato, i danni da ritardo. Ciò in quanto è ben chiaro che altrimenti la copertura assicurativa sarebbe inidonea a garantire l'assicurato di fronte ad esposizioni economiche consistenti. In tal senso ritengo che il mercato assicurativo potrebbe muoversi concedendo, in casi particolari, l'estensione ai danni da ritardo, anche se ciò comporterebbe singole negoziazioni, il cui risultato dipende dalla "forza contrattuale" dell'operatore.

Non è improbabile, e con ciò rispondo anche al prof. Antonini, forse in un momento successivo, che gli assicuratori arrivino a predisporre, data la diffusione del fenomeno della logistica, un prodotto particolare con clausole uniformi tra le varie compagnie.

A tal proposito, mi viene in mente l'evoluzione delle coperture per l'operatore del trasporto multimodale che ha portato, anche sulla spinta degli assicuratori a livello internazionale, all'elaborazione della cosiddetta Polizza Ferrara '87 (dalla città e dall'anno in cui è stata predisposta). Con tale copertura ANIA gli assicuratori coprono anche i danni da ritardo, contrariamente alle polizze usualmente utilizzate per la responsabilità civile vettoriale.

È chiaro, comunque, che tale copertura non potrà costituire la regola. È probabile, anzi, che i danni da ritardo possano essere

esclusi dalle condizioni generali e ricompresi in base a clausole addizionali comportanti il pagamento di un congruo soprappremio. Tali estensioni dovranno comunque essere attentamente valutate, in relazione alle caratteristiche del singolo operatore, anche prevedendo specifiche delimitazioni della copertura.

La problematica dei danni indiretti è stata affrontata anche dall'avv. Fogliani, sia pure sotto il diverso profilo, delle coperture di danno *stock and transit*. Se però, come già detto, si può prevedere un possibile sviluppo per la responsabilità civile dell'operatore logistico, ritengo che l'ulteriore sviluppo delle coperture *stock and transit* possa trovare maggiori ostacoli.

Il prof. Silingardi ha poi fatto riferimento all'insoddisfazione degli operatori, a fronte della mancata copertura nelle polizze *stock and transit*, dei danni durante la fase della lavorazione.

È comprensibile che un operatore economico, nel momento in cui si assicura, desideri trasferire ad un altro soggetto tutti i rischi propri dell'impresa. In realtà tale esigenza non può essere conciliata con i principî fondamentali in materia assicurativa, per cui, di regola, viene considerato nullo il contratto in assenza di rischio, ciò potendosi verificare allorché alcuni danni, per la loro stessa natura, siano assolutamente certi all'interno del processo produttivo.

Non è questo il caso per le ipotesi segnalate dal Prof. Silingardi (sempre che si tratti di eventi accidentali), anche se, ciò nonostante, tali danni non dovrebbero essere coperti, almeno in base agli orientamenti attuali degli assicuratori, in presenza della cosiddetta *process clause*. Restano comunque salve eventuali pattuizioni particolari tra le parti.

D'altra parte va evidenziata la *ratio* di tale esclusione della copertura. Essa consiste nella tendenza degli assicuratori a non coprire il cosiddetto rischio d'impresa, proprio per evitare di assumere responsabilità che non sono proprie dell'attività assicurativa e per far coesistere anche una esposizione dell'assicurato nell'esercizio dell'attività produttiva, essenziale perché lo stesso sia interessato ad operare al fine di evitare il verificarsi di eventi dannosi.

## GUIDO DE VITA

(c.s.)

Desidero porre al dott. Pillinini una domanda.

Mi sembra che le compagnie di assicurazione a premio sentono molto l'influenza dei Clubs.

La domanda nasce anche da quanto cortesemente ci hai detto su questa possibilità di pagamento del credito iniziale e del conguaglio finale con riferimento a valutazioni più o meno oggettive.

Ci puoi dire quale è stato l'andamento dell'anno precedente?

## CARLO PILLININI

(c.s.)

Ritengo che quanto affermato dal prof. De Vita sia assolutamente condivisibile. Vi è senz'altro, una influenza dei Club sui prodotti offerti dagli assicuratori, anche se tradizionalmente le due categorie hanno svolto la propria attività in ambiti e nei confronti di soggetti diversi. È importante rilevare che gli sviluppi più recenti vanno nel senso di attenuare sempre più tali rigidi confini. Ancora una volta possono essere menzionate, a tal proposito, le coperture del trasporto multimodale.

Gli assicuratori del mercato italiano hanno elaborato la cosiddetta Polizza Ferrara '87 nel momento in cui si sono resi conto che in Inghilterra stava da tempo operando il T.T. Club (che è un'emanazione dei principali P.&I.) e che vi sarebbe stata la possibilità di offrire un prodotto analogo agli operatori italiani. In tal senso gli assicuratori italiani si sono mossi per primi in Europa. Quanto al computo del premio, in base ad un dato variabile, con la formula cosiddetta "a conguaglio", anche se effettivamente esso può richiamare alla mente le modalità di pagamento dei Club, in realtà se ne discosta, ove si tenga conto, che nelle polizze degli assicuratori difetta il carattere della mutualità.

In sostanza, è comune il dato della variabilità ma le polizze assicurative, anche in presenza di un conguaglio, ricollegano

l'ammontare della prestazione dell'assicurato non al monte-danni subiti dai membri del Club bensì all'effettivo rischio corso dall'assicuratore, riferito in concreto al singolo contraente, in relazione alle merci in giacenza, al fatturato, ecc. È chiaro, infatti, che tali elementi non possono che essere determinati *ex post* al termine dell'annualità assicurativa.

**ALFREDO ANTONINI**

(c.s.)

Al cap. D'Amico sono personalmente grato per avere egli affrontato i problemi della "marittimità" (utilizzo il termine che tante volte leggiamo nei contributi dell'amico prof. Camarda), da me particolarmente sentiti in quanto triestino e, come tale, appartenente ad una città che vive intensamente le vicende (e le conseguenze) legate al porto e al traffico marittimo.

Nel corso di un seminario organizzato quest'anno nell'Università di Modena, il dott. Michele Lacalamita - presidente dell'Autorità portuale triestina e già ai vertici di alcune delle maggiori compagnie di navigazione italiane e di associazioni armatoriali a livello mondiale - ha parlato, con un certo sconforto, della drammatica situazione portuale italiana. Le parole del cap. D'Amico mi paiono improntate, viceversa, ad un notevole ottimismo. Infatti l'attività di logistica, vedendo il porto e gli armatori come protagonisti direttamente immessi nel comparto della produzione industriale, dovrebbe determinare - se non ho male interpretato - una rivitalizzazione di tali importantissime attività economiche.

La situazione della portualità italiana - riporto quanto detto nella citata sede dal dott. Lacalamita - è molto difficile, specie se messa a raffronto con quella riscontrabile altrove: mi riferisco ai Paesi che hanno incentivato le attività portuali a seguito di un programma di razionalizzazione e di incentivazione delle risorse disponibili. Mi spiego meglio: mentre in altri Stati esistono pochi porti importanti, cui sono destinate senza dispersioni le intere risorse

se destinate al settore (in Francia due porti, uno al nord e uno al sud: Le Havre e Marsiglia, in Germania due: Amburgo e Brema; in Olanda uno: Rotterdam; nella Spagna mediterranea uno: Barcellona; e così via), in Italia si assiste ad una immensa frammentazione ed al proliferare di una nutrita pluralità di porti (solo nel Tirreno, e per limitarci a quelli maggiori, pensiamo a Genova, La Spezia, Savona, Livorno, Piombino, Napoli, Salerno, ecc. ecc.) in concorrenza fra di loro. È evidente che questo stato di fatto non ha giovato alla corretta ed efficiente distribuzione dei traffici marittimi e delle risorse.

Ciò premesso, rivolgo questa domanda al cap. D'Amico: come pensano gli armatori di realizzare le sinergie fra i porti italiani, di cui ci ha parlato?

La domanda si riconduce, fra l'altro, a quanto illustrato dal Relatore circa la assoluta necessità che il *container*, strumento odierno essenziale in ogni sistema di trasporti e di servizi logistici, si muova costantemente, velocemente, senza danni per la merce. Tutto ciò richiede, evidentemente, l'investimento di ingenti capitali per le infrastrutture; capitali la cui frammentazione fra porto e porto, nell'ottica prima indicata e a suo tempo stigmatizzata dal dott. Lacalamita, non può dare i risultati necessari per far assumere all'attività in questione le idonee dimensioni di economicità. Potrebbe derivarne l'esigenza, per le imprese di navigazione, di assumere direttamente la gestione del porto o di parti di esso (la c.c. privatizzazione dei porti, a seguito di concessione a lungo termine); rimane aperto, in tal caso, il problema notevole del finanziamento dell'investimento.

Formulo, infine, una domanda ulteriore. Muovendo dalla considerazione che l'Italia è un paese nato e vissuto sul mare, chiedo al cap. D'Amico quali sono a suo avviso le prospettive di risollevarlo dalla crisi attuale, con particolare riferimento a Trieste, tipica città di mare che grazie al suo porto si è elevata al rango di città grande, da quello di modesto villaggio che aveva allorquando su di essa cadde, due secoli fa, la scelta dell'Imperatore d'Asburgo per la creazione del porto destinato a servire l'intero Stato.

## GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

In effetti il capitano D'Amico ci ha parlato solo della logistica delle imprese di navigazione nell'ambito del tema più ampio di questo seminario che è la logistica, una parola che non conosceavamo e ora, grazie ai contributi soprattutto dei vari operatori che in questi giorni ci hanno intrattenuto, ci è un po' meno oscura. L'esempio didattico che mi è parso più significativo è quello che ha fatto l'Ing. Giacomina quando ci ha spiegato la riconversione del sistema produttivo della Fiat, così come quello portato dall'ing. Gasti quando ci ha detto che in fondo il treno, questo vituperato mezzo di trasporto, criticato per l'inefficienza che lo caratterizza, non certo per l'utilità che nessuno può contestare, ha risolto alla Rinascente un problema: da Milano al Sud, sette vagoni al giorno le risolvono un problema logistico, cioè un problema di smistamento delle merci, che ha consentito la sostituzione della vecchia filosofia che era quella di accentrare in tanti depositi regionali la merce.

Ecco, fatta questa premessa, volevo chiedere al relatore se un'impresa di navigazione marittima può trovare nel treno la stessa risposta garantita ad un'azienda, poi di non secondaria importanza, quale la Rinascente, e cioè l'assolvimento della funzione di magazzino in movimento, con conseguente eliminazione di sette, otto, depositi sparsi in tutta Italia. L'Italia è un paese lungo, e le lunghe distanze non sono certo state colmate completamente dai servizi di cabotaggio, il cui sviluppo non mi pare sia stato pari all'aspettativa. Probabilmente la risposta sarà positiva ma pongo egualmente la domanda anche per verificare la validità di un concetto di cui sono profondamente convinto, e cioè che senza autotrasporto non si fa la logistica.

L'autotrasporto è una fase fondamentale della logistica, il che non vuol dire intasare necessariamente le autostrade di camion, perché il camion può anche servire per portare le merci al porto. Mi pare, quindi, che un elemento fondamentale ai fini dell'offerta dei servizi di logistica sia costituito dall'autotrasporto che garantisce la flessibilità tipica del servizio *door to door*. Ora io volevo appunto

chiedere al relatore di mettere in luce il ruolo della compagnia armatoriale nell'ambito dei servizi di logistica dell'industria.

**GIUSEPPE VERMIGLIO**

(c.s.)

Il ruolo della compagnia armatoriale nella gestione di un trasporto in funzione logistica risulta ancora compresso da tanti "punti di strangolamento" ancora presenti tanto nella disciplina portuale che nella gestione delle aree retroportuali.

Penso ai problemi doganali o agli stessi poteri del comandante del porto, o del sindaco che potrebbe non favorire l'accesso ai mezzi da e verso il porto.

Sono strozzature che andrebbero individuate e evidenziate per sollecitare gli interventi normativi necessari per rimuovere i lacci e laccioli che frenano l'innovazione e lo sviluppo.

**GIUSEPPE D'AMICO**

(c.s.)

Rispondo per primo al Prof. Vermiglio: il problema è che viviamo - professionalmente parlando - in una specie di giungla. Dalla fine della seconda guerra mondiale è stato costruito sulle nostre coste qualche pontile, ma da allora, per molti anni, non si è visto un serio programma per la ristrutturazione globale nel sistema portuale. Qualcosa di veramente significativo è stata fatta a Ravenna (poiché l'Emilia Romagna è una regione operosa e raggiunge livelli europei in termini di efficienza della Pubblica Amministrazione) e qualche significativa modifica è stata apportata al porto di Salerno. Per anni la situazione al porto di La Spezia è stata disastrosa, mentre in Sicilia non esiste un porto ben attrezzato degno di essere ricordato. Un discorso a parte merita il porto di Trieste che mi riservo di fare quando risponderò al Prof. Antonini. Un grande esempio di competitività, nel panorama dei porti italiani, è rappre-

sentato da Massa Carrara (uno dei più attivi del nostro Paese), in cui si lavora sodo, senza clamore ma con grande serietà, competenza e professionalità. Parlavo, all'inizio del mio intervento, della giungla: non vi meravigliate se adopero questo termine, che io riferisco alla situazione che si è venuta a creare con la legge 84/94 che ha previsto una autorità portuale, cui ha attribuito una serie di poteri dai contorni incerti; ciò si riflette sul buon funzionamento degli uffici e, in ultima analisi, sul non felice andamento del commercio giuridico. Mi auguro che questi nodi possano sciogliersi al più presto poiché, se la situazione non dovesse normalizzarsi sarei costretto a spostarmi in Giappone o negli USA, paesi in cui gli armatori possono lavorare spendendo meno e guadagnando di più. Infatti in Italia il costo della manodopera è carissimo (pensate che un marittimo italiano percepisce mediamente sei milioni lordi al mese e di questi ben il 52% vengono spesi per oneri fiscali) e ciò non incoraggia chi si impegna per far fronte ad una concorrenza sempre più agguerrita.

Il Prof. Vermiglio parlava anche di "colli di bottiglia" o "punti di strangolamento" che limitano la fluidificazione del traffico e quindi del commercio: posso tranquillamente affermare che quando vi è la ferma volontà di risolvere un problema - da buoni italiani - qualche buon risultato si riesce ad ottenere. Prova ne è che, nonostante tutte le difficoltà cui prima accennavo, negli ultimi anni il porto di Salerno ha ben lavorato e lo stesso ha fatto Massa Carrara; La Spezia ha dato segni di ripresa mentre Venezia si è attivata per risolvere i problemi di dragaggio, poiché i fondali sono alquanto bassi e le navi in manovra incontrano non poche difficoltà. Gli stessi problemi assillano il porto di Marghera, che è un lungo canale e deve essere sottoposto, di continuo a lavori di pulitura dei fondali per consentire alle navi di ormeggiare in condizioni di sicurezza. Alla luce di questi elementi, in parte confortanti, mi sento di confermare al Prof. De Vita la mia teoria sull'incremento dei traffici marittimi, che si intensificano nei paesi in cui la tassazione non "strangola" gli imprenditori. Gli armatori italiani in questo momento sono molto attivi ma non sono aiutati dal legislatore, poiché



gli oneri fiscali sono assai elevati ed il costo della manodopera lo è altrettanto; ciò si riflette sulla qualità dei servizi che non possono essere sempre competitivi. A ciò si aggiunga l'alto costo del denaro, che merita qualche chiarimento. Infatti, sino a qualche anno addietro, i nostri imprenditori subivano il peso di interessi assai elevati da pagare alle banche italiane. Oggi il commercio internazionale offre alternative che permettono di aggirare l'ostacolo: i broker - profondi conoscitori della materia - si attivano e mettono in contatto gli armatori con banche "alternative", anche straniere, che prestano danaro a condizioni più vantaggiose.

Rispondo al Prof. Antonini che mi interrogava sulla logistica e quindi sulla integrazione dei sistemi di trasporto non solo in Italia ma in un contesto più ampio. Limitando la mia indagine all'Europa vi faccio presente che la Francia vanta due grandi porti, all'avanguardia sul piano degli scambi internazionali: uno sul Mediterraneo l'altro sull'Atlantico; l'Italia è, per la sua posizione geografica allungata, una grande portaerei sul Mediterraneo, ricca di porti, ma è gravata da problemi di integrazione tra le reti del trasporto: strade, autostrade e porto non sono tra loro ben collegate a scapito della celerità del trasporto. In altri casi i porti italiani sono troppo ravvicinati e ciò scatena la competizione: pensiamo a La Spezia e a Genova (anche se quest'ultima ha lavorato con più profitto negli ultimi anni grazie ad un gruppo affiatato di privati imprenditori e pubblici amministratori). Per completare il quadro devo anche accennare ai porti italiani che versano in stato di abbandono: in questa categoria faccio rientrare il porto di Taranto - da anni lasciato al suo destino - la cui disorganizzazione riflette, in modo speculare, le difficoltà del Meridione. In altri porti del Sud qualcosa è stata fatta in termini di strutture (pensiamo a Salerno) ma è troppo poco se si pensa allo scarso coordinamento tra i vari imprenditori in settori che operando nel porto dovrebbero esser coagulati con l'intervento unificante dell'autorità marittima.

La mancanza di un centro decisionale che riesca a coordinare e a dare impulso a tutte le attività ivi localizzate rende più difficile quel salto di qualità che tutti si aspettano. Ma al di là delle leggi -

che devono essere affinate - è necessario lo spirito di sacrificio e l'impegno di tutti, dagli amministratori agli imprenditori sino al più umile degli operatori portuali che devono acquistare l'orgoglio dell'attività che esercitano.

Sull'incremento dei porti ritengo che il futuro dei trasporti è affidato alla redistribuzione del traffico: ciò significa che assisteremo a fenomeni di concentrazione solo in qualche grande porto, che smisterà le merci con navi *feeders* verso porti minori; questi ultimi potranno essere sfruttati anche per navi da diporto e per il trasporto turistico.

In questa prospettiva penso che il porto di Trieste abbia un grande futuro: l'Europa guarda con interesse alla situazione della ex Jugoslavia poiché, nelle nazioni che sono nate dalla disgregazione di quel paese, potranno essere aperti nuovi canali commerciali. Del resto non è un mistero che il traffico marittimo sia diviso per aree geopolitiche tra gli Stati più importanti. Al momento non mi sembra che gli Stati Uniti siano interessati a questo mercato, né la ex Unione Sovietica ha mosso dei passi in tal senso. L'Europa, al contrario, si è dimostrata assai sensibile ai problemi che hanno afflitto la vicina Jugoslavia, e Trieste è un trampolino di lancio ideale - per la posizione strategica e per il suo porto, che vanta una tradizione plurisecolare - per cui sono certo che riuscirà ad assorbire una "fetta" di traffico non indifferente. Il capoluogo friulano, inoltre, ha un porto franco già esistente ed una discreta struttura che deve essere opportunamente riattivata: sono certo che quando il mercato richiederà l'incremento del servizio, tutte le forze imprenditoriali sparse sul territorio faranno quadrato per il definitivo rilancio della città intera. Non vi nascondo che se non avessi investito le mie risorse verso altri obiettivi, non avrei tentennamenti e indirizzerei tutti i miei sforzi verso Trieste con la certezza di concludere un buon affare.

Per Trieste l'esempio da seguire è quello di Ravenna, che non ha le potenzialità geografiche di quello di Trieste.

Il porto di Ravenna (il primo porto dell'Adriatico per traffico container) ha accresciuto, negli ultimi vent'anni, il volume delle

merci movimentate grazie alla sua capacità di adattarsi alle esigenze di interscambio delle industrie locali che richiedevano una notevole elasticità nella razionalizzazione di tutto il sistema dei trasporti in cui oggi si integrano armoniosamente strade, ferrovie e porti. Ciò consente di ridurre i costi di gestione e di aumentare la produttività.

Lo sviluppo di questo importantissimo snodo sull'Adriatico è da ricercare non solo nelle componenti geografiche e logistiche (quali la disponibilità di spazi poco costosi per l'insediamento dei servizi e delle strutture produttive) ma soprattutto nella qualità delle risorse umane addette ai servizi portuali: operatori ed agenti hanno lavorato in un contesto concorrenziale che ha incrementato la professionalità degli uni e degli altri.

È bene infatti sottolineare che gli atteggiamenti individualistici ostacolano la progettualità di ampio respiro: da Ravenna si deve diffondere una nuova cultura tesa alla collaborazione tra imprese. In questa prospettiva l'integrazione dei sistemi informatici e telematici potrà giocare un ruolo decisivo, consentendo una riduzione dei tempi di trasferimento delle informazioni e quindi una maggiore efficienza e produttività del lavoro svolto dagli operatori della logistica, del trasporto o del *terminal operator*.

Il prof. Silingardi mi chiede se la nave, come il treno, può essere considerata come una sorta di "magazzino mobile" che permette di eliminare i costosi depositi sparsi lungo il territorio nazionale. La logistica, come è noto, è un sistema integrato, imperniato sulla necessità di movimentare la merce. Durante il mio intervento ho fatto l'esempio della merce impacchettata in fabbrica e caricata su un container che parte da un porto degli Stati Uniti, sbarca nel porto di destinazione e riparte immediatamente su camion diretta ad un magazzino di smistamento ed infine sul bancone del dettagliante.

Mi sembra palese che in questo scenario, in cui l'abbattimento dei costi è in funzione della celerità del trasporto, il traffico di cabotaggio riveste una funzione centrale per il trasporto delle merci.

Nell'ultimo quarantennio le navi RO-RO, i pallets e ancor più i containers hanno integrato le reti di trasporto riducendone i pro-

blemi di coordinamento; l'avvento di una tecnologia sempre più sofisticata ha consentito di accorciare le soste e quindi i cosiddetti tempi morti (rotture di carico, scali e porti intermedi ecc.) nell'utilizzo della nave.

Oggi si parla di una "rivoluzione logistica" cui contribuisce il concorso di vari fattori: dalla caduta delle barriere doganali alla specializzazione di tecniche più moderne gestite da un personale sempre più preparato e competente e quindi - e passo al punto più significativo - al diffondersi dell'informatica che si combina con un sistema di trasporto reso sempre più fluido grazie alla progressiva eliminazione di una serie di "anelli" intermedi nella distribuzione del prodotto.

Sarà frutto di una coincidenza, ma le imprese che hanno investito nell'informatica e nella logistica sono riuscite, ad esempio a ridurre il numero dei depositi, recuperando i capitali spesi e risparmiando sui costi fissi; ciò ha accorciato le distanze con l'utenza: grossisti rivenditori o semplici consumatori.

La situazione in Italia è complicata dal fatto che lo Stato impone servizi marittimi su determinate tratte - che io definirei "storiche" - imponendo prezzi di trasporto particolarmente bassi, praticando del *dumping* ai vettori interessati a gestire questo mercato. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: il cabotaggio è piuttosto lento, poco costoso, ma anche poco competitivo e conveniente.

Vorrei ora porgere un saluto all'Ammiraglio Ferraro, Ispettore Generale delle Capitanerie di Porto e vero "cervello" della Pubblica Amministrazione, al quale sono veramente grato per l'attività che Egli ha svolto per il rilancio di Genova. Era anche a lui che mi riferivo quando accennavo ad un ristretto gruppo di persone che, riunitesi intorno ad un tavolo, hanno programmato, sin nei minimi dettagli un progetto che ha dato un impulso decisivo per la rinascita di un porto che, sino a qualche anno prima versava in una drammatica e (quasi) irreversibile situazione di crisi.

L'Ammiraglio Ferraro ha operato a Genova con sagace lungimiranza e i suoi sforzi sono stati coronati dal successo: speriamo riesca ad essere altrettanto fortunato a Roma, ove sta conducendo una battaglia

per ridare alle Capitanerie di Porto il ruolo centrale che ad esse compete nell'interesse di tutti gli operatori del trasporto.

Vi prego di perdonarmi per questo "fuori programma", ma il ringraziamento all'Ammiraglio mi sembra, in questo contesto, doveroso.

Riprendo il discorso sui trasporti e la logistica; servizio di cabotaggio è alla portata degli armatori italiani, poiché la nostra flotta è la seconda al mondo per le navi RO/RO. Come è noto (la spiegazione è rivolta ai più giovani) si tratta di quelle strane navi con un portellone a poppa e uno a prua, per le quali gli imprenditori italiani hanno investito capitali assai ingenti. Il sistema del cabotaggio viaggia, su queste navi, nella giusta direzione. Pensiamo al gruppo Grimaldi che acquistando queste navi dall'uso polivalente ha coniugato le esigenze della crociera con quelle del trasporto. Quanto all'autotrasporto vorrei chiarire la mia posizione a scanso di equivoci: non sono assolutamente contrario al trasporto su gomma poiché esso è una parte integrante della logistica, ma sono ancor più favorevole all'armonioso sviluppo del trasporto in senso lato, che deve essere integrato sulle componenti terrestri, marittime e aeree. Il trasporto stradale presenta innegabili vantaggi: primi fra tutti la capillare penetrazione sul territorio e la rapidità del servizio. Il rovescio della medaglia è rappresentato dall'elevato costo sociale: l'inquinamento acustico-ambientale ha raggiunto i livelli di guardia e le reti stradali in molte aree industriali sono ormai sature.

Sotto il profilo operativo si tratta di una realtà economica che si avvia inesorabilmente verso l'esaurimento delle risorse disponibili: per ottenere una capacità aggiuntiva che possa fronteggiare l'aumento della domanda in aree congestionate o inquinate, la possibilità di incrementare le risorse mediante un potenziamento della rete viaria è pressoché nulla.

Molti problemi - mi riferisco alla congestione del traffico che rallenta la circolazione delle merci - sono accentuati dalla mancanza di quell'indispensabile interscambio fra le varie modalità che rende più "fluida" il trasporto. Proprio per questo motivo insisto nell'affermare che oggi, più che mai, il nostro settore ha bisogno

dell'informatica, poiché essa consente, in tempi brevi, di valutare tutte le possibili opzioni per il trasporto di merci, dando la possibilità all'utente di scegliere il percorso, i mezzi e gli operatori che offrono il servizio più conveniente (o meno sconveniente) in termini di tempo e danaro. Quindi il gommato non può essere visto come una categoria a se stante ma deve essere interattivo con le altre componenti del trasporto.

### **GUIDO DEVITA**

*(c.s.)*

Ringrazio il capitano D'Amico: per la relazione l'ho già fatto, per le esaurienti risposte che ha dato a coloro che gli hanno posto dei quesiti lo faccio adesso perché ci ha chiarito ancora meglio quello che è il suo pensiero. Ringrazio anche Carlo Pillinini e Pippo Vermiglio per le brillantissime relazioni che hanno svolto; un grazie particolare, veramente deciso, voglio poi rivolgerlo al prof. Elio Fanara, al quale siamo grati non solo per l'opportunità di esserci incontrati qui oggi come nei giorni precedenti, ma per aver potuto sviscerare tematiche così interessanti.

### **ELIO FANARA**

*(c.s.)*

Associo il mio ringraziamento a quello del prof. De Vita, uno dei "capi storici" e grande maestro della nostra materia; ringrazio i presidenti e i relatori dei giorni scorsi, oltre a quelli della sessione odierna.

Un grazie particolare al capitano D'Amico, che si è sobbarcato una vera e propria maratona per essere presente al nostro incontro di studi: pensate che è partito all'alba da Roma ed era qui presente a mezzogiorno. Un sacrificio da me particolarmente apprezzato.